A°. 1947. N° 91



PUBLICATIEBLAD

BESCHIKKING *van den 4den Juli 1947, no. 4553, tot bekendmaking van het Koninklijk besluit van 7 Maart 1947, bepalende de bekendmaking in het Staatsblad van de op 12 April 1946 te Lissabon tusschen de Nederlandsche en Portugeesche Regeeringen gesloten Overeenkomst betreffende luchtvervoer, met bijlagen (Staatsblad no. H 82).*

DE GOUVERNEUR van Curaçao,

Gelezen:

den brief dd. 22 April 1947, 5e Afdeeling, no. 7/258, van den Heer Minister van Overzeesche Gebiedsdeelen, waarbij het Koninklijk besluit van 7 Maart 1947, bepalende de bekendmaking in het Staatsblad van de op 12 April 1946 te Lissabon tusschen de Nederlandsche en Portugeesche Regeeringen gesloten Overeenkomst betreffende luchtvervoer, met bijlagen (Staatsblad no. H 82), ter bekendmaking wordt aangeboden;

HEEFT GOEDGEVONDEN:

Te bepalen, dat bovenaangehaald Koninklijk besluit

van 7 Maart 1947 (Staatsblad no. H 82) nevens deze beschikking in het Publicatieblad zal worden bekend gemaakt.

Willemstad, den 4den Juli 1947.

De Gouverneur voornoemd,

P. KASTEEL.

Uitgegeven den 10den Juli 1947.
De Gouvernements-Secretaris,
CORVER.

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Gezien de op 12 April 1946 te Lissabon tusschen de Nederlandsche en Portugeesche Regeeringen gesloten Overeenkomst betreffende luchtvervoer, met bijlagen, van welke stukken een afdruk bij dit besluit is gevoegd;

Op de voordracht van Onzen Minister van Buitenlandsche Zaken van 26 Februari 1947, Kabinet en Protocol Nr. 15453;

Hebben goedgevonden en verstaan:

bovengenoemde Overeenkomst, met bijlagen, te doen bekendmaken door de plaatsing van dit besluit in het *Staatsblad*.

Onze Ministers, Hoofden van Departementen van Algemeen Bestuur, zijn, ieder voor zooveel hem aangaat, belast met de uitvoering van hetgeen te dezen wordt vereischt.

Soestdijk, den 7den Maart 1947.

WILHELMINA.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
W. VAN BOETZELAER.

Uitgegeven den *vijfden* April 1947.

De Minister van Justitie,
J. H. VAN MAARSEVEEN.

Overeenkomst tusschen Nederland en Portugal betreffende luchtvervoer.

De Regeeringen van Nederland en Portugal geleid door den wensch het burgerlijke luchtvervoer tusschen Nederlandsche en Portugeesche gebiedsdeelen te bevorderen, en gelet op de resolutie, onderteekend op 7 December 1944 op de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Conferentie te Chicago, Illinois, U. S. A., tot aanneming van een standaardmodel van een overeenkomst voor voorloopige luchtroutes en diensten, sluiten hierbij de volgende Overeenkomst betreffende de in de bijlagen aangegeven luchtdiensten tusschen haar onderscheidenlijke grondgebieden, welke diensten aan de volgende bepalingen zullen zijn onderworpen.

Artikel 1.

De overeenkomstsluitende partijen verleenen de rechten, opgesomd in de hierbijaangehechte Bijlage, welke vereischt zijn om de daarin omschreven internationale burgerlijke luchtlijnen en diensten in te stellen, onverschillig of zulke diensten onmiddellijk dan wel op een later tijdstip, naar verkiezing van de overeenkomstsluitende partij, aan welke de rechten worden verleend, zullen worden geopend.

Artikel 2.

a) Elk van de aldus omschreven luchtdiensten zal in exploitatie worden genomen, zoodra de overeenkomstsluitende partij, aan welke krachtens artikel 1 het recht is verleend, één of meer luchtvaartmaatschappijen voor de betreffende route aan te wijzen, aan een luchtvaartmaatschappij voor zoodanige route machtiging heeft verleend en de overeenkomstsluitende partij, welke het recht verleent, zal overeenkomstig artikel 7 van deze Overeenkomst, verplicht zijn aan de betreffende luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen de passende exploitatievergunning te verleenen, mits van de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappij kan worden verlangd, dat zij, alvorens het haar zal zijn toegestaan de exploitaties als bedoeld in deze Overeenkomst, aan te vangen, ten overstaan van de bevoegde luchtvaartautoriteiten van de overeenkomstsluitende partij, welke de rechten, overeenkomstig de wetten en voorschriften,

welke gewoonlijk door deze autoriteiten worden toegepast, verleent, haar bevoegdheid bewijst en mits de opening van de luchtdiensten in gebieden, waar vijandelijkheden plaats hebben of die militair bezet zijn of in gebieden, welke daarvan den weerslag ondervinden, onderworpen zal zijn aan de goedkeuring van de bevoegde militaire autoriteiten.

b) Het is wel te verstaan, dat elke overeenkomstsluitende partij, aan welke krachtens deze Overeenkomst commercieele rechten zijn verleend, deze zoo spoedig mogelijk moet uitoefenen, behoudens in geval zij daartoe tijdelijk niet in staat is.

Artikel 3.

Exploitatierechten, welke vroeger mochten zijn verleend door een van de overeenkomstsluitende partijen aan een Staat, die niet partij is bij deze Overeenkomst, of aan een luchtvaartmaatschappij, blijven onder dezelfde voorwaarden van kracht.

Artikel 4.

Teneinde bevoorrechtende praktijken te voorkomen en gelijkheid van behandeling te verzekeren, wordt overeengekomen, dat:

a) Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan opleggen of doen opleggen, billijke en redelijke kosten voor het gebruik van luchthavens en andere faciliteiten.

Elk van de overeenkomstsluitende partijen neemt echter op zich, dat deze kosten niet hooger zullen zijn dan die, welke zouden worden betaald voor het gebruik van zoodanige luchthavens en faciliteiten door haar eigen luchtvaartuigen, gebezigd op soortgelijke internationale diensten.

b) Op motorbrandstof, smeeroliën en reservedeelen ingevoerd in, of aan boord genomen van luchtvaartuigen op het grondgebied van de eene overeenkomstsluitende partij door de andere overeenkomstsluitende partij of haar onderdanen, en uitsluitend bestemd voor gebruik door luchtvaartuigen van de andere overeenkomstsluitende partij, zullen ten aanzien van het heffen van invoerrechten, inspectiekosten, of andere nationale rechten of kosten door de overeenkomstsluitende partij, op wier grondgebied zij zijn ingevoerd, worden toegepast de nationale regelingen en de meestbegunstigingsclausule.

c) Luchtvaartuigen, welke gebruikt worden op de overeengekomen luchtdiensten, voorraden van motorbrandstof, smeeroliën, reservedeelen, gewone uitrustingsstukken en proviand, welke aan boord blijven van burgerlijke luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappijen van de overeenkomstsluitende partijen, welke gemachtigd zijn, de luchtlijnen en diensten te

onderhouden, omschreven in de Bijlage, zullen bij aankomst op, of het vertrek uit het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij, zijn vrijgesteld van douanerechten, inspectiekosten of soortgelijke rechten of kosten, zelfs wanneer zulke voorraden worden gebruikt of verbruikt door deze luchtvaartuigen bij vluchten binnen dat grondgebied.

d) De aldus vrijgestelde goederen mogen slechts worden gelost met goedkeuring van de douaneautoriteiten van de andere overeenkomstsluitende partij. Deze goederen, die weer moeten worden uitgevoerd, zullen tot wederuitvoer onder toezicht van de douane blijven.

Artikel 5.

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid, uitgereikt of geldig verklaard door de eene overeenkomstsluitende partij, zullen door de andere overeenkomstsluitende partij als geldig worden erkend voor de exploitatie van de luchtlijnen en diensten, omschreven in de Bijlage. Elke overeenkomstsluitende partij behoudt zich evenwel het recht voor voor vluchten boven haar eigen grondgebied de erkenning van bewijzen van geschiktheid, door een anderen Staat aan haar eigen onderdanen uitgereikt, te weigeren.

Artikel 6.

(*a*) De wetten en voorschriften van de eene overeenkomstsluitende partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van luchtvaartuigen, gebezigd in de internationale luchtvaart of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen gedurende het verblijf binnen haar grondgebied, zullen van toepassing zijn op de luchtvaartuigen van de andere overeenkomstsluitende partij en zullen door deze luchtvaartuigen moeten worden nagekomen bij het binnenkomen of verlaten van, of gedurende het verblijf binnen het grondgebied van die partij.

(*b*) De wetten en voorschriften van een overeenkomstsluitende partij betreffende de toelating tot, of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanningen of lading van luchtvaartuigen, zooals voorschriften betreffende toelating, in- en uitklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine, zullen door of vanwege deze passagiers, bemanningen of lading bij binnenkomst in, vertrek uit, of tijdens het verblijf binnen het grondgebied van die partij moeten worden nagekomen.

Artikel 7.

Elke overeenkomstsluitende partij behoudt zich het recht voor een luchtvaartmaatschappij van de andere overeenkomst-

sluitende partij een bewijs of vergunning te onthouden, of deze te herroepen, in elk geval, waarin niet tot haar genoegen is gebleken, dat het overwegende eigendomsrecht en het daadwerkelijke toezicht berusten bij onderdanen van een van beide overeenkomstsluitende partijen, dan wel in geval een luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten omschreven in artikel 6 van deze Overeenkomst, van den Staat, over welks grondgebied zij luchtdiensten onderhoudt na te komen of aan haar verplichtingen ingevolge deze Overeenkomst te voldoen.

Artikel 8.

Deze Overeenkomst, en alle daarmede in verband staande contracten, zullen bij de Voorloopige Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie worden geregistreerd.

Artikel 9.

Indien een van de overeenkomstsluitende partijen het wenschelijk acht de routes of voorwaarden, vermeld in de bijbehoorende Bijlage, te wijzigen, mag zij verzoeken, dat de bevoegde luchtvaartautoriteiten van de beide overeenkomstsluitende partijen overleg plegen, welk overleg moet aanvangen binnen den termijn van zestig dagen vanaf den datum van het verzoek.

Wanneer deze autoriteiten wederzijds tot overeenstemming geraken omtrent nieuwe of herziene voorwaarden, welke de Bijlage raken, zullen haar aanbevelingen terzake van kracht worden, nadat deze door een uitwisseling van diplomatieke nota's bevestigd zijn geworden.

Artikel 10.

Alle geschillen tusschen de overeenkomstsluitende partijen betreffende de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst of van de daarbij behoorende Bijlage, zullen ter beslissing worden voorgelegd aan den Tijdelijken Raad, in overeenstemming met de bepalingen van artikel III, sectie 6 (8) van de Tijdelijke Overeenkomst inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, onderteekend te Chicago op 7 December 1944, tenzij de overeenkomstsluitende partijen overeenkomen het geschil te regelen door het voor te leggen aan een Scheidsgerecht, of een ander persoon of lichaam, benoemd in onderling overleg tusschen de overeenkomstsluitende partijen. De overeenkomstsluitende partijen verbinden zich, zich aan de gegeven beslissing te houden.

Artikel 11.

Indien een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag, dat door beide overeenkomstsluitende partijen wordt aanvaard, van

kracht wordt, zal deze Overeenkomst aldus gewijzigd worden, dat zij met de bepalingen van genoemd verdrag zal overeenstemmen.

Artikel 12.

Elke der overeenkomstsluitende partijen kan te allen tijde aan de andere kennis geven, indien zij deze Overeenkomst wenscht te beëindigen. Zulk een kennisgeving zal tegelijkertijd ter kennis worden gebracht van de Voorloopige Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

Indien zulk een kennisgeving wordt gedaan, zal deze Overeenkomst ophouden van kracht te zijn twaalf maanden na den dag van ontvangst van de kennisgeving door de andere overeenkomstsluitende partij, tenzij de kennisgeving van opzegging in onderling overleg wordt ingetrokken, voordat deze termijn is verstreken.

Bij afwezigheid van ontvangstbevestiging door de andere overeenkomstsluitende partij, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen 14 dagen na de ontvangst van de kennisgeving door de Voorloopige Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

Arikel 13.

Deze Overeenkomst zal in werking treden op den dag van onderteekening.

Gedaan te Lissabon op 12 April 1946 in drievoud in de Nederlandsche, Portugeesche en Engelsche taal, welke gelijkelijk authentiek zijn.

Voor de Portugeesche Regeering, *A. O. Salazar.*

Voor de Nederlandsche Regeering, *P. A. van Buttingha Wichers.*

BIJLAGE.

1. De luchtvaartmaatschappij(en), die de luchtdiensten op de routes, opgesomd in Lijst I van deze Bijlage, zal (zullen) onderhouden, zal (zullen) worden aangewezen door de Portugeesche Regeering.

2. De luchtvaartmaatschappij(en), die de luchtdiensten op de routes, opgesomd in Lijst II van deze Bijlage, zal (zullen) onderhouden, zal (zullen) worden aangewezen door Nederlandsche Regeering.

3. Ten aanzien van de exploitatie van de luchtdiensten op de routes, opgesomd in Lijst I, zullen aan de aangewezen Portugeesche luchtvaartmaatschappij(en), genoemd in paragraaf 1 hierboven, op Nederlandsch grondgebied worden verleend het recht van overvliegen en van landingen voor niet-commercieele doeleinden, alsook het recht, in internationaal verkeer passagiers, vracht en post op te nemen en af te zetten, zooals hierna bepaald, en het recht tot het gebruik op de genoemde routes van luchtvaartterreinen en bijkomstige faciliteiten, bestemd voor internationaal verkeer.

4. Ten aanzien van de exploitatie van de luchtdiensten op de routes, opgesomd in Lijst II, zullen aan de aangewezen Nederlandsche luchtvaartmaatschappij(en), genoemd in paragraaf 2 hierboven, op Portugeesch grondgebied worden verleend het recht van overvliegen en van landingen voor niet-commercieele doeleinden, alsook het recht, in internationaal verkeer passagiers, vracht en post op te nemen of af te zetten, zooals hierna bepaald, en het recht tot het gebruik op de genoemde routes van luchtvaartterreinen en bijkomstige faciliteiten, bestemd voor internationaal verkeer.

5. De luchtvervoersgelegenheid, geboden aan het reizende publiek, moet nauw verband houden met de behoefte van het publiek aan zoodanig vervoer.

6. Aan de luchtvaartmaatschappijen van de beide landen zal een eerlijke en gelijke gelegenheid worden gegeven om op elke route tusschen hun onderscheidenlijke grondgebieden, beschreven in de Ovreenkomst en de Bijlage, diensten te onderhouden.

7. Bij de exploitatie door de luchtvaartmaatschappijen van elk van beide Regeeringen van de hoofdlijnen, beschreven in Lijst I en II van deze Bijlage, zullen de belangen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Regeering in acht genomen

worden opdat de diensten, welke laatstbedoelde luchtvaartmaatschappijen onderhouden op alle of een gedeelte van dezelfde routes, niet onredelijk worden getroffen.

8. Beide Regeeringen gaan uit van de opvatting, dat luchtdiensten, ingesteld door een aangewezen luchtvaartmaatschappij krachtens de Overeenkomst en deze Bijlage, als hun eerste doel behouden de verschaffing van vervoerscapaciteit, welke alleszins voldoet aan de behoeften aan vervoersgelegenheid tusschen het land, welks nationaliteit de aangewezen luchtvaartmaatschappij bezit en het land van uiteindelijke bestemming van het verkeer. Het recht om op zulke luchtdiensten in internationaal verkeer passagiers, vracht en post op te nemen of af te zetten, bestemd voor en komende uit derde landen, op een plaats of plaatsen op de routes, opgesomd in deze Bijlage, zal worden toegepast, in overeenstemming met de algemeene beginselen van ordelijke ontwikkeling, welke beide Regeeringen onderschrijven en zal onderworpen zijn aan het algemeene beginsel, dat de vervoerscapciteit verband moet houden:

a) met de verkeersbehoeften tusschen het land van herkomst en de landen van bestemming;

b) met de eischen, welke de exploitatie van doorgaande luchtlijnen stelt; en

c) met de verkeersbehoeften van het gebied, waarover de luchtlijn voert, nadat rekening is gehouden met de plaatselijke en regionale diensten.

9. Ingeval een route of gedeelte van een route, zooals vermeld in Lijst I en II van deze Bijlage, bediend zou worden door de luchtvaartmaatschappijen van beide overeenkomstsluitende partijen, zullen de betrokken luchtvaartmaatschappijen met elkaar overleg plegen, teneinde tot een vorm van samenwerking op deze route of gedeelte van zulk een route te komen. Indien over een vorm van samenwerking overeenstemming wordt bereikt, zal deze aan de bevoegde luchtvaartautoriteiten der betreffende overeenkomstsluitende partijen ter goedkeuring worden voorgelegd.

10. Met betrekking tot de paragrafen 8 en 9 van deze Bijlage erkent de Nederlandsche Regeering formeel den zeer specialen aard van de luchtdiensten tusschen Portugal en Brazilië, welke geacht zullen worden hetzelfde karakter te hebben als de diensten, genoemd in de laatste categorie van letter *c*) van paragraaf 8.

11. Tarieven zullen in overeenstemming met de volgende paragrafen worden vastgesteld op een redelijk peil, daarbij behoorlijk rekening houdende met alle terzake dienende factoren zooals exploitatiekosten, redelijke winst, en de tarieven, door

andere luchtvaartmaatschappijen geheven, alsmede de hoedanigheden van elken dienst.

12. Tarieven, te berekenen op routes of gedeelten van een route, welke door de luchtvaartmaatschappijen van de beide overeenkomstsluitende partijen worden geëxploiteerd, zullen in eersten aanleg tusschen deze luchtvaartmaatschappijen worden overeengekomen. Alle op deze wijze overeengekomen tarieven zullen onderworpen worden aan de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van de betreffende overeenkomstsluitende partijen. Bij het vaststellen van deze tarieven zal rekening worden gehouden met de aanbevelingen van de ,,International Air Transport Association''.

In geval van verschil van meening tusschen de luchtvaartmaatschappijen, zullen de overeenkomstsluitende partijen trachten overeenstemming te bereiken. In geval zulk een overeenstemming niet bereikt kan worden, zal de procedure van artikel 10 van de Overeenkomst worden toegepast.

13. Het is wel te verstaan, dat deze Overeenkomst geen der overeenkomstsluitende partijen zal beletten regelingen te treffen tot verdeeling van het verkeer met een der landen, betrokken bij de routes, genoemd in Lijst I en II.

Salazar.

P. A. van Buttingha Wichers.

LIJST I.

Portugeesche routes, eindigende op of loopende over Nederlandsch grondgebied.

1. Lissabon-Amsterdam en Amsterdam-Lissabon en naar verder gelegen plaatsen in beide richtingen.

2. Lissabon-Madrid-Parijs-Brussel-Amsterdam en Amsterdam-Brussel-Parijs-Madrid-Lissabon en naar verder gelegen plaatsen in beide richtingen.

De bovengenoemde routes kunnen worden gewijzigd, nadat hieromtrent tusschen de bevoegde luchtvaartautoriteiten van beide overeenkomstsluitende partijen overeenstemming is bereikt.

Opmerking: Met betrekking tot het aanvragen van vergunning door de Portugeesche Regeering tot het instellen van de diensten Macau-Portugeesch Timor (met of zonder tusschenlandingen in Nederlandsch Oost-Indië) en Portugeesch Timor-Koepang zijn beide partijen het er over eens, dat deze aanvrage de goedkeuring vereischt van de Regeering van Nederlandsch Oost-Indië. De Nederlandsche Regeering neemt echter de verplichting op zich, alles te doen wat in haar vermogen ligt, opdat een dergelijke goedkeuring wordt verleend.

LIJST II.

Nederlandsche routes eindigende op of loopende over Portugeesch grondgebied.

1. Nederland via de Westzijde van de Pyreneeën naar Lissabon en Lissabon via de Westzijde van de Pyreneeën naar Nederland, hetzij via tusschenliggende plaatsen hetzij rechtstreeks.

2. Nederland naar Lissabon via Genève en Madrid (of Barcelona) en Lissabon naar Nederland via Madrid (of Barcelona) en Genève, hetzij via tusschenliggende plaatsen hetzij rechtstreeks.

3. Nederland naar de Nederlandsche gebiedsdeelen op het Westelijk halfrond via Lissabon en waarschijnlijk via Sal, en de Nederlandsche gebiedsdeelen op het Westelijk halfrond naar Nederland, of via Sal en Lissabon dan wel via Lissabon, hetzij via tusschenliggende plaatsen hetzij rechtstreeks en naar verder gelegen plaatsen in beide richtingen.

4. Nederland naar Zuid-Amerika via Lissabon-(Casablanca)-Dakar of Sal-Natal-Rio de Janeiro, en Zuid-Amerika naar Nederland via Rio de Janeiro-Natal-Dakar of Sal-(Casablanca)-Lissabon, en naar verder gelegen plaatsen in beide richtingen.

5. Nederland naar Noord-Amerika en/of de Nederlandsche gebiedsdeelen op het Westelijk halfrond via de Azoren en Noord-Amerika en/of de Nederlandsche gebiedsdeelen op het Westelijk halfrond naar Nederland via de Azoren, hetzij via tusschenliggende plaatsen hetzij rechtstreeks en naar verder gelegen plaatsen in beide richtingen.

6. Nederland naar Zuid-Afrika via Portugeesch grondgebied en vice-versa, waarvoor de aanvrage later zal worden ingediend en waarvoor de voorwaarden tezelfdertijd door beide overeenkomstsluitende partijen zullen worden vastgesteld.

De bovengenoemde routes kunnen worden gewijzigd, nadat hieromtrent tusschen de bevoegde luchtvaartautoriteiten van beide overeenkomstsluitende partijen overeenstemming is bereikt.

Opmerking: Het is wel te verstaan dat het bepaalde in artikel 4 van deze Bijlage, betreffende het recht om in internationaal verkeer passagiers, vracht en post op te nemen of af te zetten, niet van toepassing zal zijn ten aanzien van de routes 1 en 2 voor wat betreft het vervoer tusschen plaatsen in Portugal en in Spanje.

Echter, totdat (een) Portugeesche luchtvaartmaatschappij(en), aangewezen door de Portugeesche Regeering, tusschen Portugal en Spanje begint (beginnen) te werken, en mits er geen bezwaar bestaat van de zijde van de Spaansche Regeering, zal het aan

de luchtvaartmaatschappij(en), aangewezen door de Nederlandsche Regeering. toegestaan zijn in zulk internationaal verkeer passagiers, vracht en post, tusschen Portugal en Spanje op te nemen en af te zetten.

Air transport agreement between Portugal and the Netherlands.

The Governments of Portugal and Netherlands, desiring to stimulate civil air transportation between Portuguese and Netherlands territories and having in mind the resolution signed under date of December 7th, 1944 at the International Civil Aviation Conference in Chicago, Illinois, U. S. A., for the adoption of a standard form of agreement for provisional air routes and services, hereby conclude the following agreement, covering the scheduled airline services between their respective territories, which shall be governed by the following provisions:

Article 1.

The contracting parties grant the rights specified in the Annex hereto necessary for establishing the international civil air routes and services therein described, whether such services be inaugurated immediately or at a later date at the option of the contracting party to whom the rights are granted.

Article 2.

(*a*) Each of the air services so described shall be placed in operation as soon as the contracting party to whom the right has been granted by Article 1 to designate an airline or airlines for the route concerned has authorized an airline for such route, and the contracting party granting the right shall, subject to Article 7 hereof, be bound to give the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned; provided that the airline so designated may be required to qualify before the competent aeronautical authorities of the contracting party granting the rights under the laws and regulations normally applied by these authorities before being permitted to engage in the operations contemplated by this Agreement; and provided that in areas of hostilities or of military occupation, or in areas affected thereby, such inauguration shall be subject to the approval of the competent military authorities.

(*b*) Is is understood that any contracting party granted commercial rights under this Agreement should exercise them at the earliest praticable date except in the case of temporary inability to do so.

Article 3.

Operating rights which may have been granted previously by any of the contracting parties to any state not a party to this Agreement or to an airline shall continue in force according to their terms.

Article 4.

In order to prevent discriminatory practices and to assure equality of treatment, it is agreed that:

(*a*) Each of the contracting parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports, and other facilities. Each of the contracting parties agrees, however, that these charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

(*b*) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into or taken on board aircraft in the territory of one contracting party by the other contracting party or its nationals, and intended solely for use by aircraft of the other contracting party shall be accorded national and most-favored-nation treatment with respect to the imposition of customs duties, inspection fees or other national duties or charges by the contracting party whose territory is entered.

(*c*) Aircraft operated on the agreed services, supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board civil aircraft of the airlines of the contracting parties authorized to operate the routes and services described in the Annex shall, upon arriving in or leaving the territory of the other contracting party, be exempt from customs, inspection fees or similar duties or charges, even though such supply be used or consumed by such aircraft on flights in that territory.

(*d*) Goods so exempted may only be unloaded with the approval of the customs authorities of the other contracting party. These goods which are to be reexported shall be kept until reexportation under customs supervision.

Article 5.

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one contracting party shall be recognized as valid by the other contracting party for the purpose of operating the routes and services described in the Annex. Each contracting party reserves the right, however, to refuse to recognise for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by another State.

Article 6.

(*a*) The laws and regulations of one contracting party relating tot the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the other contracting party and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that party.

(*b*) The laws and regulations of a contracting party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo upon entrance into or departure from, or while within the territory of that party.

Article 7.

Each contracting party reserves the right to withhold or revoke a certificate or permit to an airline of the other contracting party in any case where it is not satisfied, that substantial ownership and effective control are vested in nationals of either contracting party, or in case of failure of an airline to comply with the laws of the State over which it operates, as described in Article 6 hereof, or to perform its obligations under this Agreement.

Article 8.

This Agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the Provisional International Civil Aviation Organization.

Article 9.

In the event either of the contracting parties consider it desirable to modify the routes or conditions set forth in the attached Annex, it may request consultation between the competent aeronautical authorities of both contracting parties, such consultation to begin within the period of 60 days from the date of the request. When those authorities mutually agree on new or revised conditions affecting the Annex their recommendations on the matter will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 10.

Any dispute between the contracting parties relating to the interpretation or application of this Agreement or of the Annex thereto shall be referred for decision to the Interim Council

in accordance with the provisions of Article III, section 6 (8) of the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on 7th December 1944, unless the contracting parties agree to settle the dispute by reference to an Arbitral Tribunal or to some other person or body appointed by agreement between the contracting parties. The contracting parties undertake to comply with the decision given.

Article 11.

If a general multilateral air Convention which is accepted by both contracting parties comes into force, the present Agreement shall be amended so as to conform with te provisions of the said Convention.

Article 12.

Either contracting party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the Provisional International Civil Aviation Organization. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other contracting party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other contracting party notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the Provisional International Civil Aviation Organization.

Article 13.

This Agreement will come into force on the day of signature.

. Done at Lisbon in triplicate in the Portuguese, Netherlands and English languages each of which will be of equal authenticity, this 12th day of April 1946.

For the Government of Portugal, *António de Oliveira Salazar.*

For the Government of the Netherlands, *P. A. van Buttingha Wichers.*

ANNEX.

1. The airline(s) operating the air services on the routes specified in Schedule I to this Annex shall be designated by the Government of Portugal.

2. The airline(s) operating the air services on the routes specified in Schedule II to this Annex shall be designated by the Government of the Netherlands.

3. For the purpose of operating air services on the routes specified in Schedule I the designated Portuguese airline(s) referred to in Paragraph 1 above shall be accorded in Netherlands territory rights of transit and non-traffic stops as well as the right to pick up and discharge in international traffic passengers, cargo and mail as hereinafter provided, and the use on the said routes of aerodromes and ancillary facilities designated for international traffic.

4. For the purpose of operating air services on the routes specified in Schedule II the designated Netherlands airline(s) referred to in Paragraph 2 above shall be accorded in Portuguese territory rights of transit and non-traffic stops as well as the right to pick up and discharge in international traffic passengers, cargo and mail as hereinafter provided, and the use on the said routes of aerodromes and ancillary facilities designated for international traffic.

5. The air transport facilities available to the travelling public shall bear a close relationship to the requirements of the public for such transport.

6. There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of the two nations to operate on any route between their respective territories covered by the Agreement and the Annex.

7. In the operation by the airlines of either Government of the trunk services described in Schedules I and II of this Annex, the interest of the airlines of the other Government shall be taken in consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

8. It is understood by both Governments that services provided by a designated airline under the Agreement and this Annex shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services in international traffic passengers, cargo and mail destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in this Annex shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Governments subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related:

a) To traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;

b) To the requirements of through airline operation; and

c) To the traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of local and regional services.

9. Should a route or part of a route as mentioned in Schedules I and II to this Annex be served by the airlines of both contracting parties, the airlines concerned shall consult with each other with a view to arrive at a form of cooperation on this route or part of such route.

Should a form of cooperation be agreed on, it shall be submitted for approval to the competent aeronautical authorities of the respective contracting parties.

10. For the purpose of paragraphs 8 an 9 of this Annex, the Netherlands Government formally recognises the very special nature of the air services between Portugal and Brazil, which will be considered as having the same character as the services mentioned in the last category of letter c) of paragraph 8.

11. The determination of rates in accordance with the following paragraphs shall be made at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, such as cost of operation, reasonable profit, and the rates charged by any other airlines as well as the characteristics of each service.

12. Tariffs to be charged on routes or parts of a route operated by the airlines of both contracting parties shall be agreed in the first instance between these airlines. Any tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the respective contracting parties. In fixing these tariffs account shall be taken of the recommendations of the International Air Transport Association. In the event of disagreement between the airlines the contracting parties shall endeavour to reach agreement. In case such an agreement cannot be reached the procedure of Article 10 of the Agreement shall apply.

13. It is understood that this Agreement will not prevent either of the contracting parties to conclude arrangements of division of traffic with any of the countries covered by the routes mentioned in Schedules I and II .

Salazar.

P A. van Buttingha Wichers.

SCHEDULE I.

Portuguese routes terminating in or traversing Netherlands territory.

1. Lisbon-Amsterdam and Amsterdam-Lisbon and to points beyond in both directions.

2. Lisbon-Madrid-Paris-Brussels-Amsterdam and Amsterdam-Brussels-Paris-Madrid-Lisbon and to points beyond in both directions.

The above mentioned routes may be altered after agreement between the competent aeronautical authorities of both contracting parties.

Note. With regard to the application by the Portuguese Government for the establishment of the routes Macau-Portuguese Timor (with or without intermediate landings in the Netherlands East Indies) and Portuguese Timor-Koepang, it is understood that this application requires the approval of the Government of the Netherlands East Indies. The Netherlands Government however undertakes the obligation of doing everything in its power in order that such approval be granted.

SCHEDULE II.

Netherlands routes terminating in/or traversing Portuguese territory.

1. The Netherlands via the Western side of the Pyrenees to Lisbon and Lisbon via the Western side of the Pyrenees to the Netherlands either via intermediate points or directly.

2. The Netherlands to Lisbon via Geneva and Madrid (or Barcelona) and Lisbon to the Netherlands via Madrid (or Barcelona) and Geneva either via intermediate points or directly .

3. The Netherlands to the Netherlands territories in the Western hemisphere via Lisbon and probably Sal and the Netherlands territories in the Western hemisphere to the Netherlands either via Sal and Lisbon or via Lisbon, either via intermediate points or directly and to points beyond in both directions.

4. The Netherlands to South America via Lisbon (Casablanca), Dakar or Sal, Natal, Rio de Janeiro and South America to the Netherlands via Rio de Janeiro, Natal, Dakar or Sal (Casablanca), Lisbon and to points beyond in both directions.

5. The Netherlands to North America and/or the Netherlands territories in the Western hemisphere via the Azores and North America and/or the Netherlands territories in the Western hemisphere to the Netherlands via the Azores either via intermediate points or directly and to points beyond in both directions.

6. The Netherlands to South Africa via Portuguese territory and vice-versa, the application to be submitted later on and the conditions to be fixed at the same time by both contracting parties.

The above mentioned routes may be altered after agreement between the competent aeronautical authorities of both contracting parties.

Note. — It is understood that the provision of article 4 of this Annex regarding the right to pick up and set down in international traffic passengers, cargo and mail, will not apply in regard to routes 1 and 2 on any points between Portugal and Spain. However, until (a) Portuguese airline(s) designated by the Government of Portugal starts (start) operating between Portugal and Spain, and provided there is no objection on the part of the Government of Spain, the airline(s) designated by the Government of the Netherlands will be allowed to pick up and set down in such international traffic passengers, cargo and mail between Portugal and Spain.

Acordo sobre transportes aereos entre Portugal e a Holanda

Os Governos de Portugal e da Holanda, desejando estimular o transporte aéreo civil entre os seus respectivos territórios e de harmonia com a resolução tomada em 7 de Dezembro de 1944 na Conferência Internacional de Aviação Civil de Chicago, Illinois, E. U. A., no sentido de ser adoptada uma fórmula paradigmática para os acordos a celebrar sobre rotas e serviços aéreos provisórios, concluíram entre si este Acordo, que regerá os serviços regulares de transporte aéreo entre os ditos territórios, nos termos seguintes:

ARTIGO I

As Partes Contratantes reconhecem-se reciprocamente os direitos especificados no anexo junto para estabelecer as rotas e serviços aéreos civis internacionais nele descritos, podendo estes serviços ser inaugurados imediatamente ou em data ulterior, à escolha da Parte Contratante à qual aqueles direitos são reconhecidos.

ARTIGO II

a) Qualquer dos serviços mencionados no artigo anterior entrará em exploração logo que a Parte Contratante que tiver esse direito designe a empresa ou empresas de transporte aéreo às quais caberá a exploração das rotas e a outra Parte Contratante dê a necessária autorização, que não poderá ser recusada desde que a empresa ou empresas designadas satisfaçam às exigências deste artigo e do artigo VII.

Antes do início da exploração prevista neste Acordo, a empresa designada por uma Parte Contratante pode ser obrigada a provar perante as autoridades aéronáuticas da outra Parte Contratante, nos termos das leis e regulamentos por estas normalmente aplicados, que é apta para aquela exploração. O início da exploração depende ainda, nas áreas de hostilidades ou de ocupação militar, ou afectadas por umas ou outra, de aprovação das competentes autoridades militares.

b) Fica entendido que qualquer das Partes Contratantes à qual sejam por este Acordo atribuídos direitos comerciais, os deve exercer no mais curto prazo possível, salvo o caso de inabilidade temporária.

ARTIGO III

Os direitos de exploração aérea anteriormente concedidos por qualquer das Partes Contratantes a terceiros (Estado ou empresa de transporte) continuam nos termos em que foram estabelecidos.

ARTIGO IV

Para evitar práticas discriminatórias e assegurar igualdade de tratamento:

a) Cada uma das Partes Contratantes pode impor ou permitir que sejam impostos justos e razoáveis encargos pelo uso dos aeroportos e mais facilidades.

Cada uma das Partes Contratantes acorda, todavia, em que aqueles encargos não serão superiores aos pagos pelas próprias aeronaves nacionais empregadas em serviços internacionais similares pelo uso desses aeroportos e mais facilidades.

b) O combustível, óleos lubrificantes e peças sobresselentes metidos ou recebidos a bordo da aeronave no território de uma Parte Contratante pela outra Parte Contratante ou seus nacionais, exclusivamente destinados a ser utilizados pela aeronave gozarão (no que respeita a direitos aduaneiros, despesas de inspecção e outros direitos ou encargos), do tratamento dado à bandeira nacional ou à nação mais favorecida.

c) As aeronaves utilizadas nos serviços previstos por este Acordo, as provisões de combustível, óleos lubrificantes e peças sobresselentes bem como o equipamento regular e outras provisões de bordo trazidas por uma aeronave civil de empresa de uma das Partes Contratantes autorizada a explorar as rotas e serviços descritos no anexo serão isentos, desde a entrada até à saída do território da outra Parte Contratante, de direitos aduaneiros, despesas de inspecção e outros direitos ou encargos similares, mesmo que tais provisões sejam usadas ou consumidas pela aeronave nos voos sobre este território.

d) As mercadorias isentas nos termos da alínea anterior só podem ser descarregadas com autorização das respectivas autoridades aduaneiras e ficarão sob a vigilância fiscal até serem reexportadas.

ARTIGO V

Os certificados de navigabilidade, os diplomas ou cartas de aptidão e as licenças passadas ou validadas por uma das Partes Contratantes serão reconhecidas pela outra na exploração das rotas e serviços descritos no Anexo. Cada uma das Partes Contratantes se reserva, porém, o direito de não reconhecer para o sobrevoo do seu próprio território os diplomas ou cartas de aptidão e as licenças passadas aos seus nacionais por outro Estado.

ARTIGO VI

a) As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída do seu território de aeronave empregada na navegação aérea internacional ou relativos à exploração e navegação da dita aeronave dentro do mesmo território, serão aplicados às aeronaves da outra Parte Contratante e serão cumpridos na entrada e saída e durante a estada no território dessa Parte Contratante.

b) As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída do seu território de passageiros, tripulação e carga, bem como as formalidades respeitantes à entrada, saída, imigração, passaportes, alfândega e quarentena serão cumpridas pelos mesmos passageiros, tripulação e expedidores de carga, ou por quem os represente, na entrada, saída e durante a estada no território dessa Parte Contratante.

ARTIGO VII

Cada uma das Partes Contratantes se reserva o direito de recusar ou retirar a autorização dada a qualquer empresa aérea da outra Parte Contratante quando não estiver assegurada de que a propriedade substancial e fiscalização efectiva da empresa pertencem a nacionais de qualquer das Partes ou quando se verificar falta de cumprimento das leis dos Estados sobrevoados pela carreira que explora, nos termos do artigo VI ou das cláusulas deste Acordo.

ARTIGO VIII

Este Acordo e todos as contratos com ele relacionados serão registados na Organização Provisória da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO IX

No caso de qualquer das Partes Contratantes pretender modificar as rotas ou condições estabelecidas no Anexo, assim o proporá à outra Parte e as autoridades aeronáuticas de ambas iniciarão negociações dentro de sessenta dias, a contar da data da proposta. Quando estas autoridades acordarem em condições, novas ou que alterem as estabelecidas no Anexo, esse Acordo entrará em vigor depois de confirmado por troca de notas diplomáticas.

ARTIGO X

Qualquer questão entre as Partes Contratantes relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo ou do seu Anexo será submetida ao Conselho Interino para decisão, nos termos do artigo III, secção 6 (8), do Acordo Provisório de Aviação Civil Internacional, assinado em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, salvo se elas preferirem submetê-la a um tribunal arbitral ou ainda a qualquer outra pessoa ou entidade designados por mútuo acordo. As Partes Contratantes obrigam-se a cumprir a decisão proferida.

ARTIGO XI

Se uma convenção aérea geral, multilateral, ratificada por ambas as Partes Contratantes, entrar em vigor, o presente Acordo será alterado de modo a conformar-se com as disposições dessa convenção.

ARTIGO XII

Qualquer das Partes Contratantes pode, a todo o tempo, notificar a outra do seu desejo de rescindir este Acordo. A notificação será simultâneamente comunicada à Organização Provisória de Aviação Civil Internacional. Feita a notificação, este Acordo deixará de vigorar doze meses depois da data da sua recepção pela outra Parte Contratante, salvo se for retirada por acordo antes de expirar aquele prazo. Se não for acusada a recepção da notificação pela Parte Contratante a quem foi dirigida, entender-se-á recebida catorze dias depois de o ter sido pela Organização Provisória da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO XIII

Este Acordo entrará em vigor no dia da assinatura.

Feito em Lisboa, em triplicado, em português, holandês e inglês, tendo cada texto igual valor, aos doze dias de Abril de mil novecentos e quarenta e seis.

Pelo Governo Português, António de Oliveira Salazar.

Pelo Governo Holandês, A. P. van Buttingha Wichers.

ANEXO

1. A empresa ou empresas de transporte para explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro I deste Anexo são designadas pelo Governo Português.

2. A empresa ou empresas de transporte para explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro II deste Anexo são designadas pelo Governo Holandês.

3. Para o fim de explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro I, as empresas portuguesas designadas nos termos do n.° 1 gozarão em território holandês de direitos de trânsito e aterragem para fins não comerciais, assim como do direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional — passageiros, carga e correio — nas condições deste Anexo, e ainda o de utilizar nas referidas rotas os aeródromos e facilidades complementares afectados ao tráfego internacional.

4. Para o fim de explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro II, as empresas holandesas designadas nos termos do n.° 2 gozarão em território português de direitos de trânsito e aterragem para fins não comerciais, assim como do direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional — passageiros, carga e correio — nas condições deste Anexo, e ainda o de utilizar, nas referidas rotas, os aeródromos e facilidades complementares, afectados ao tráfego internacional.

5. As facilidades de transporte aéreo ao serviço do público deverão ser bem adaptadas às necessidades deste.

6. Será oferecida às empresas de transporte aéreo das duas Partes Contratantes uma justa e igual oportunidade de exploração do tráfego nas rotas entre os seus respectivos territórios reguladas pelo Acordo e por este Anexo.

7. Na exploração, pelas empresas de transporte aéreo de qualquer dos Governos, dos grandes serviços internacionais (trunck services) descritos nos quadros I en II deste Anexo, serão tomados em consideração os interesses das empresas do outro Governo, de modo a não serem indevidamente afectados os serviços que estas exploram em toda ou em parte da extensão das rotas.

8. Fica entendido pelos dois Governos que os serviços explorados por uma empresa designada nos termos de Acordo e deste Anexo serão organizados tendo em mente que o objectivo principal a que visam é oferecer uma capacidade adequada à procura do tráfego entre o país de que a empresa é nacional e o país de destino útil do mesmo tráfego. Nestes serviços, o direito de embarcar ou desembarcar em qualquer ponto ou pontos das rotas previstas neste Anexo tráfego internacional — passageiros, carga e correio — destinado ou proveniente de terceiros países será usado em conformidade com os princípios gerais de desenvolvimento ordenado do transporte aéreo aceites pelos dois Governos e será sujeito ao princípio geral de que a capacidade deve adaptar-se:

a) À procura do tráfego entre o país de origem e os de destino;

b) Às exigências de uma exploração económica dos serviços considerados;

c) As exigências do tráfego da área que a linha aérea atravessa, tidos em conta os serviços aéreos locais e regionais.

9. Se uma rota ou parte dela, de entre as referidas nos quadros I en II deste Anexo, for servida pelas empresas de transporte aéreo de ambas as Partes

Contratantes, podem estas entabular negociações para chegar a uma fórmula de cooperação sobre a dita rota ou parte dela. Se chegarem a acordo será este submetido à aprovação das respectivas autoridades aeronáuticas competentes.

10. Para os fins dos dois números anteriores, o Governo Holandês reconhece formalmente a natureza muito especial dos serviços aéreos entre Portugal e o Brasil, que serão considerados como tendo o mesmo carácter que os serviços mencionados na última categoria da alínea c) do n.° 8.

11. A determinação das tarifas nos termos do número seguinte será feita a níveis razoáveis, tendo em conta todos os factores relevantes, tais como custo da exploração ,lucro razoável e ainda as tarifas estabelecidas por quaisquer outras empresas e as características de cada serviço.

12. As tarifas a aplicar sobre as rotas ou parte das rotas exploradas por empresas de ambas as Partes Contratantes serão acordadas primeiro entre as empresas e submetidas depois à aprovação das autoridades aeronáuticas das mesmas Partes Contratantes. Ao fixarem-se as tarifas, ter-se-ão em conta as recomendações da Associação Internacional de Transporte Aéreo. Na falta de acordo entre as empresas, procurarão chegar a acordo as Partes Contratantes. Se o não conseguirem, proceder-se-á nos termos do artigo X do Acordo.

13. Fica entendido que este Acordo não impede qualquer das Partes Contretantes de fazer acordos de divisão de tráfego com qualquer dos países cobertos pelas rotas mencionadas nos quadros I en II.

Salazar.

P. A. van Buttingha Wichers.

QUADRO I

ROTAS PORTUGUESAS QUE TERMINAM EM TERRITÓRIO HOLANDES OU QUE O ATRAVESSAM

1. Lisboa-Amesterdão e Amesterdão-Lisboa e pontos para além nos dois sentidos.

2. Lisboa-Madrid-Paris-Bruxelas-Amesterdão e Amesterdão-Bruxelas-Paris-Madrid-Lisboa e pontos para além nos dois sentidos.

As rotas acima mencionadas podem ser alteradas por acordo entre as autoridades aeronáuticas competentes de ambas as Partes Contratantes.

NOTA. — No que respeita à intenção do Governo Português de estabelecer as rotas Macau-Timor Português (com ou sem escalas pelas Indias Orientais Holandesas) e Timor Português-Koepang, fica entendido que a sua realização requer o assentimento do Governo das Indias Orientais Holandesas. O Governo Holandês, no entanto, assume a obrigação de fazer tudo quanto estiver ao seu alcance para que tal assentimento seja dado.

QUADRO II

ROTAS HOLANDESAS QUE TERMINAM EM TERRITÓRIO PORTUGUES OU QUE O TRAVESSAM

1. Holanda, via parte ocidental dos Pirenéus, para Lisboa, e Lisboa, via parte ocidental dos Pirenéus, para a Holanda, quer com escalas intermediárias, quer directamente.

2. Holanda-Lisboa, via Genebra e Madrid (ou Barcelona), e Lisboa-Holanda, via Madrid (ou Barcelona) e Genebra, quer com escalas intermediárias, quer directamente.

3. Holanda para territórios holandeses no hemisfério ocidental, via Lisboa e provàvelmente via Sal; e territórios holandeses no hemisfério ocidental para a Holanda, quer via Sal e Lisboa ou via Lisboa, quer usando outras escalas intermediárias ou directamente, e pontos para além nos dois sentidos.

4. Holanda para América do Sul, via Lisboa-(Casablanca)-Dakar ou Sal-Natal-Rio de Janeiro, e América do Sul para a Holanda, via Rio de Janeiro-Natal-Dakar ou Sal-(Casablanca)-Lisboa, e pontos para além nos dois sentidos.

5. Holanda para América do Norte e ou para territórios holandeses no hemisfério ocidental, via Açores, e América do Norte e ou territórios holandeses no hemisfério ocidental para a Holanda, via Açores, quer usando outras escalas intermediárias, quer directamente, e pontos para além nos dois sentidos.

6. Holanda para África do Sul, via territórios portugueses e vice-versa, devendo o pedido para o estabelecimento desta rota ser feito ulteriormente e assentes ao mesmo tempo as condições do seu funcionamento por ambas as Partes Contratantes.

As rotas acima mencionadas podem ser alteradas por acordo entre as autoridades aeronáuticas competentes de ambas as Partes Contratantes.

NOTA. — Fica entendido que a disposição do artigo 4 deste Anexo relativa ao direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional — passageiros, carga e correio — não se aplica nas rotas 1 e 2 em quaisquer pontos entre Portugal e Espanha. Contudo, até que uma empresa ou empresas de transporte aéreo portuguesas designadas pelo Governo Português comecem a funcionar entre Portugal e Espanha, e desde que não haja objecção por parte do Governo Espanhol, será permitido à empresa ou empresas designadas pelo Governo Holandês embarcar ou desembarcar tráfego internacional — passageiros, carga e correio — entre Portugal e Espanha.